Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 22

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Aenderungen am Projekte der Bundesbahnstrecke und bei Ausarbeitung des definitiven Projektes und der Expropriationspläne für die Sihltalbahn mitberücksicht und erhebliche Verzögerungen vermieden werden können.

Die von uns für die *Sihltalbahn* vorgeschlagenen Anordnungen sind kein Provisorium. Sie bestehen im Prinzip schon jahrzentelang und mögen gleich andern Verkehrseinrichtungen so lange weiter dienen, als das vorteilhafter erscheint. Entsteht später das Bedürfnis, den Personenverkehr der Sihltalbahn weiter nördlich zu führen, so kann man sich dann bei unserem Vorschlage den Anforderungen anpassen, beim städtischen Projekte aber nicht.

Zwei Gründe sind es, aus denen der Stadtrat unsern Vorschlag ablehnte. Sie sind auf den Seiten 9 und 20 der „Weisung" der Stadtrates an die Stimmberechtigten angeführt.

Fürs erste sei unsere Lösung „städtebaulich ungünstiger". Warum, wird nicht gesagt. Wir haben durch Pläne bewiesen, dass der Bebauungsplan am Sihlhölzli sich nach unserem Projekte ebenso gut löst, dass am rechten Ufer der Sihl beide Lösungen gleiche Vor- und Nachteile haben (Uetlibergbahn mit Industriegeleisen) dass ferner durch unsern Vorschlag die zwei neuen Niveaukreuzungen von Strassen mit der Sihltalbahn, die beim städtischen Projekte entstünden, vermieden werden und dass Bahnhof und Bahnhofplatz in Enge wesentlich gewinnen. Wie sehr der neue Bahnhofplatz, der für den Alfred Escherplatz eingetauscht wird, der Verbesserung bedarf, zeigt die Begründung, die der Grosse Stadtrat *seinem* Begehren auf Verbesserung dieses Platzes beifügte: „Die unregelmässige Gestalt des Vorplatzes zieht nach sich, dass am Südende des Aufnahmegebäudes die Verkehrsrichtungen zu und von der Station sich auf einer ziemlich beengten Fläche unübersichtlich kreuzen".

Zu weiterer Begründung der Ablehnung unserer Vorschläge wurde zweitens behauptet, die Kosten und Minderwerte hätten für die Stadt Aufwendungen ergeben, „die nicht oder nur wenig unter der Belastung geblieben wären, welche die Einführung der Sihltalbahn in die Station Enge bewirkt hätte". Diesem gegenüber stehen die Ergebnisse der vergleichenden Kostenschätzungen, die unser Kommissionspräsident dem Regierungsrate samt Plänen und Belegen unterbreitet hat.

I. Projekt des Stadtrates.

a) Umbau der Sihltalbahn, gemäss Voranschlag des Tiefbauamtes. Neuer Bahnhof in Enge 855 000 Fr., Verbindungsgeleise nach Giesshübel 1 418 000 Fr., Erweiterung der Station Giesshübel 280 000 Fr. . . . . zus.	2 553 000	
Abzüglich Erlöse	353 000	2 200 000 Fr.
Wahrscheinliche Kostenüberschreitungen, begründet mit Kontrollrechnungen und Erfahrungen bei der rechtsufrigen Zürchseebahn		500 000 „
		2 700 000 Fr.
b) Wiedereinstellung der von den Baukosten der Sihltalbahn abgerechneten, aber weiter in Benützung bleibenden Geleisehälfte Uetlibergbahn etwa		100 000 „
c) Verlegung des Uetlibergbahnhofs an die Holzgasse, geschätzt auf etwa		150 000 „
d) Erweiterung des neuen Bahnhofplatzes Enge. Kosten gemäss Vorlage des Hochbauamtes 900 000 Fr. oder bei vereinfachter Ausführung noch etwa		690 000 „
	Etwa	3 640 000 Fr.
Weitere Erlöse:		
a) Für Mehrerlös bei Verkauf des vordern Teils des Selnauareals über den kapitalisierten Betrag des ausfallenden Pachtzinses hinaus etwa		110 000 „
b) Wertvermehrung des Landes rechts der Sihl. Sie tritt nicht ein, denn die Uetlibergbahn und das Industriegeleise bleiben und die Kosten der allfälligen Verlegung der Geleise sind nicht angerechnet worden		—
	Nach Projekt des Stadtrates etwa	3 530 000 Fr.

II. Vorschlag des Zürcher Ing.- und Arch.-Vereins.

a) Gütergeleise Giesshübel-Wiedikon. Belegt durch Kostenanschläge Oberingenieur Moser und Architekt Pfleghard. Abzüglich Erlöse etwa	830 000	
Erweiterung des Bahnhofs Giesshübel etwa	220 000	1 050 000 Fr.
b) Vergrösserung des neuen Bahnhofplatzes in Enge durch Zurückschieben des Bahnhofes etwa		150 000 „
c) Für Unvorhergesehenes etwa		100 000 „
	Nach Projekt des Ing.- u. Arch.-Vereins etwa	1 300 000 Fr.

NB. Die Kosten für allfällige künftige Ueberführung der Zurlindenstrasse rechts der Sihl fallen ausser Rechnung, weil sie für beide Projekte die gleichen bleiben.

Das städtische Projekt für die Sihltalbahn ergibt danach eine Mehrbelastung für die Stadt von etwa 2 230 000 Fr. Unsere Mehrkostenschätzung, die auf über 1 ½ Mill. Fr. lautete, findet in obigem reichliche Bestätigung.

Die Gründe, die offiziell für den Anschluss der Sihltalbahn in Enge angeführt wurden, schlagen also bei näherem Zusehen ins Gegenteil um. Die Forderung auf Wiedererwägung *dieses* Teiles der Vorlage ist daher vollauf berechtigt. Neben den erwähnten Vorteilen für die Stadt bestehen die verkehrstechnischen, volkswirtschaftlichen und militärischen Vorteile. Kommt dazu, dass unser Wunsch auch vom Regierungsrate unterstützt wird, der zu diesem Beschlusse kam, trotzdem er speziell für die Interessen der Sihltalbahn eintritt und auf die jahrelangen Bemühungen der Bundesbahnen und der Stadt Zürich Rücksicht nimmt. Das muss diejenigen stutzig machen, welche die städtischen Interessen wahren wollen. Die Bevölkerung darf erwarten, dass der Grosse Stadtrat von der ihm durch die Gemeinde vertrauensvoll erteilten Vollmacht keinen Gebrauch mache, wenn er bei näherer Prüfung erkennt, dass die Voraussetzungen bei der Vollmachtserteilung irrtümliche waren.

Zürich, 17. November 1914.

Der Vorstand des Zürcher Ing.- u. Arch-Vereins.[1])

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

EINLADUNG

zur

III. Sitzung im Vereinsjahr 1914/1915

auf

Mittwoch den 2. Dezember 1914, abends 8 Uhr, auf der Schmiedstube.

TRAKTANDEN:

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Vortrag mit Projektionen von Prof. *R. Rittmeyer,* Architekt in Winterthur, über: *„Eindrücke von der Werkbund-Ausstellung und -Versammlung".*

Studierende und eingeführte Gäste sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Importante Société de Mines de Cuivre du Chili étant à même de pouvoir livrer tout le cuivre dont la Suisse aura besoin, *cherche* un *représentant* sérieux et compétent, ayant des relations dans toutes les grandes usines de la Suisse. (1948)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Bureau der G. e. P.* Rämistrasse 28, Zürich I.

[1]) Zu diesen Darlegungen des Vorstandes des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins gibt das „Bauwesen I" am 21. November 1914 in einer Einsendung an zürcherische Tagesblätter der Meinung Ausdruck, die Bevölkerung würde sich bedanken für die vom Vorstande angedeutete Auslegung ihres Willens betr. Umbau der Sihltalbahn und es bezeichnet das Begehren um Wiedererwägung dieses Teils des Gemeindebebschlusses als „undemokratisch", weil es sich auf keine neuen Tatsachen stützen könne

Die Forderung auf Wiedererwägung wird gestellt, weil nachgewiesen wurde, dass die in der *Weisung* enthaltene Begründung für die Ablehnung des Vorschlages des Ingenieur-Vereins *den Tatsachen nicht entspricht.* Ob das Einzelnen bekannt war oder nicht, kommt weniger in Betracht, als der Umstand, dass jene Begründung den Stimmberechtigten noch kurz vor der Abstimmung amtlich bestätigt wurde. Da sich der Stadtrat in einem so wichtigen Teile offenbar geirrt hat, wird man von ihm erwarten dürfen, dass er den Irrtum wieder gut mache, ohne dass man sich undemokratische Gesinnung vorwerfen lassen muss. Der Vorstand des Vereins darf sich übrigens trösten, mit der Regierung in guter Gesellschaft zu sein.

Das Bauwesen I bezeichnet die vorstehenden Berechnungen als zum Teil unrichtig. Als Schätzungen machen sie allerdings nicht den Anspruch, auf Franken und Rappen genau zu sein, doch fehlen sie nicht um Millionen. Sie sind auch weder zu optimistisch für das empfohlene, noch zu pessimistisch für das gegnerische Projekt. Dieser Vorwurf trifft viel eher für *die Kostenangaben des Bauwesens I* zu, was an zwei Beispielen gezeigt werden möge:

1. Die Kostenangaben des Tiefbauamtes für das Verbindungsgeleise von Giesshübel nach Enge ergeben für die Expropriationen und Entschädigungen nur 335 000 Fr., obwohl dieses Tracé unter teuern Privatgrundstücken, unter mehreren Villen und abzubrechenden Häusern hindurchführt. Für das *gleichlange* Verbindungsgeleise Giesshübel-Wiedikon dagegen sind 510 000 Fr. eingesetzt, trotzdem dieses Geleise grösstenteils das bestehende Bahntracé oder das alte, kostenlos abzutretende Sihlbett benützt und zum Rest eine breite öffentliche Strasse unterfährt. — Sogar die *Baukosten* werden für den Vorschlag des Ingenieur-Vereins teurer angegeben (1 020 000 Fr. gegen 998 000 Fr.), obwohl der Tunnel nach Wiedikon offen und grösstenteils im alten Sihlbett gebaut werden kann und etwa 160 *m* kürzer wird, als der bergmännisch zu bauende Tunnel im Moränenhügel um die Kirche herum, zu dem Brücke und Tunnelerweiterungen noch dazu kommen!

2. Das Tiefbauamt hat einen Voranschlag der S. B. B. für das Verbindungsgeleise Giesshübel-Wiedikon zu einem ähnlichen, seither verlassenen Projekt 1911, lautend auf 1 370 000 Fr. eingelegt. Zieht man von diesem für den nach neuestem Projekte 300 *m* kürzeren Tunnel und die geringeren Expropriationen usw. die entsprechenden Beträge ab, so stellt sich die Rechnung noch auf rund 828 000 Fr. Das Tiefbauamt, das 1908 *selbst* ein Projekt mit 850 000 Fr. berechnete, gibt heute die Kosten auf 1 480 000 Fr. an, und trotz solcher Differenzen wurde von höchster Stelle vor der Abstimmung geschrieben, die Kostenangaben der S. B. B. und des Tiefbauamtes lauteten „übereinstimmend" auf 1 800 000 Fr.!

Unter solchen Umständen muss man sich nicht wundern, dass das Bauwesen I die Nachprüfung der Berechnungen von fachkundiger und unbefangener Seite lieber vermeiden möchte.

Die Redaktion des Vereinsorgans.